



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kai Dolgner und Niclas Dürbrook (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Höhenkontrolle am Kanaltunnel Rendsburg/ B77

Vorbemerkung der Fragesteller:

Laut Berichterstattung des sh:z Rendsburger Tagespost vom 21. März 2024¹ wurden in den letzten 10 Wochen die Höhenkontrolle am Kanaltunnel 73 mal ausgelöst, im Durchschnitt 1x täglich. Am 21. September 2023 haben Minister Madsen und der Direktor des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Christoph Köster laut Berichterstattung vom 22. September 2023 im sh:z² bekannt gegeben, dass sogenannte Exit-Flächen vor dem Tunnel eingerichtet werden sollen. Laut obiger Berichterstattung wurde diese Zusage von der Landesregierung nun zurückgezogen.

1. Hat die Landesregierung erfasst, wie lange durch eine ausgelöste Höhenkontrolle die betroffene Fahrtrichtung durchschnittlich blockiert wird, um den gesamtwirtschaftlichen Schaden in der Region abschätzen zu können?

¹ <https://www.shz.de/lokales/rendsbuerg/artikel/kanaltunnel-rendsbuerg-neue-plaene-gegen-staus-bei-hoehenkontrolle-46683435>
<https://www.shz.de/lokales/rendsbuerg/artikel/kanaltunnel-rendsbuerg-hoehenkontrolle-war-falsch-eingestellt-46682106>

² <https://www.shz.de/lokales/rendsbuerg/artikel/kanaltunnel-rendsbuerg-jetzt-will-lbv-exit-flaechen-fuer-lkw-bauen-45544587>

2. Gibt es eine Schätzung bezüglich des gesamtwirtschaftlichen Schadens, die in eine eventuelle Kosten-Nutzen-Rechnung für Abmilderungsmaßnahmen einfließen könnte?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhanges zusammen beantwortet:

Der Landeregierung hat die Zeiten nicht erfasst. Eine Schätzung des gesamtwirtschaftlichen Schadens liegt nicht vor.

3. Laut Berichterstattung vom 22. September 2023 hat die Polizei die Exit-Flächen bereits 2018 vorgeschlagen. Welche konkreten neuen Erkenntnisse haben nun dazu geführt, dass die Landesregierung die Exit-Flächen ein halbes Jahr später nicht mehr für eine sachgerechte Lösung hält?

Antwort:

Bis zum 31. März 2023 lag die Verantwortung für den Kanaltunnel und die Höhenkontrolle bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Da die WSV den Vorschlag der Polizei nicht berücksichtigt hatte, hat sich der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) im Herbst 2023 mit den „Exit“-Flächen beschäftigt und die planerische Bearbeitung der vorhandenen Möglichkeiten gestartet.

Dabei wurde deutlich, dass aufgrund der Anordnung der Lichtsignalanlagen / Schrankenanlagen teilweise eine Ausleitung auf die vorgeschlagenen „Exit“-Flächen nur möglich wäre, wenn die Fahrzeuge rückwärts – gegen den Stau – auf die Flächen geleitet würden. Bei einer solchen Lösung würde sich die Freigabe des Tunnels allenfalls verzögern.

Vor diesem Hintergrund wurden weitere Varianten der „Exit“-Flächen entwickelt, die eine Rückverlegung von vorhandenen Lichtsignalanlagen / Schrankenanlagen vorsehen. Damit könnten die zu kontrollierenden Fahrzeuge vorwärts in die „Exit“-Flächen geleitet werden.

Anschließend verkehrstechnische Berechnungen haben jedoch ergeben, dass die dazu erforderliche Verkürzung der Abstände zwischen Höhenkontrolle und Lichtsignalanlage / Schrankenanlage eine deutliche Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, je nach örtlicher Situation, auf etwa 30 km/h erfordern würde.

Ohne das nun vom LBV.SH verfolgte Optimierungskonzept würde sich die Dauer der Sperrung in etwa 90 % der Auslösungen der Höhenkontrolle kaum verändern, da sich die Kontrollzeiten der Polizei und der Zeitbedarf für die Ausleitung nur marginal unterscheiden würden. Nur in den seltenen Fällen, in denen die Fahrzeuge nicht passieren dürfen, würde die Nutzung der „Exit“-Flächen eine schnellere Freigabe des Tunnels ermöglichen.

Der dauerhaften deutlichen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Regelbetrieb stünden damit kaum Vorteile bei der Staureduktion entgegen.

Aus Sicht der Straßenbauverwaltung haben die Optimierungsstufen 1 und 2 (vgl. Drucksache 20/1964) eine staureduzierende Wirkung, stellen eine geeignete Basis für ergänzende Maßnahmen dar und werden daher weiterverfolgt.

4. Als Maßnahme, um die Blockadezeiten zu verkürzen, wird in der obigen Berichterstattung eine Änderung der Software genannt. Gibt es schon ein konkretes Umsetzungskonzept mit den notwendigen Änderungen oder ist es zunächst nur eine Idee?
5. Wenn es ein konkretes Konzept gibt, warum dauert die Umsetzung noch bis zum Jahreswechsel?
6. In einem zweiten Schritt sollen die Schranken im Sommer 2025 angepasst werden. Gibt es schon ein konkretes Umsetzungskonzept inklusive der Beschreibung der neuen Schranken, einen verbindlichen Zeitplan und ggf. schon eine Ausschreibung?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet; vgl. hierzu auch Drucksache 20/1964:

Für die Stufe 1 (Fragen 4 und 5) und die Stufe 2 (Frage 6) der Optimierung der Höhenkontrolle am Rendsburger Kanaltunnel sind das Konzept bzw. die Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt und werden aktuell von einem beauftragten Ingenieurbüro verkehrstechnisch überprüft.

Nach der Überprüfung soll der Auftrag zügig vergeben und verbindliche Termine fixiert werden. Die kommunizierten Termine sind Schätzungen; konkrete Termine können erst während des Vergabeverfahrens mit dem Dienstleister verhandelt werden.

7. Laut Christoph Köster sei die Option einer Vorhöhenkontrolle nur „im Blick“, weil „man kann nur einen Schritt nach dem anderen machen“. Welcher Zusammenhang besteht zwischen den Maßnahmen unter Frage 4. und Frage 6. die im Gegensatz zur Vorhöhenkontrolle nicht die Zahl der Auslösungen reduzieren würde, dass man, bevor man sich mit den Voraussetzungen für eine Vorhöhenkontrolle beschäftigt, die Programmierung von Software und die Beschaffung von Schranken abwarten muss?

Antwort:

Eine Vorhöhenkontrolle ist als eine auslösungsvermeidende Maßnahme unabhängig von den ersten beiden Stufen der Optimierung zu verstehen.

Die Wirksamkeit einer pilothaft eingerichteten Vorhöhenkontrolle auf der Südseite konnte unter den damaligen Bedingungen nicht nachgewiesen werden, so dass weitergehende verkehrstechnische Ausstattungsmerkmale konzipiert werden müssen, um eine hohe Wirksamkeit der Vorhöhenkontrolle zu ermöglichen. Nur so wäre eine haushaltsrechtliche Begründung für einen erneuten Einsatz einer Vorhöhenkontrolle zu führen.

Im Hinblick auf die personellen Ressourcen stehen derzeit die zuvor genannten Optimierungsmöglichkeiten im Fokus.